



Stockholm 2010-08-27

Till
Trafikverket
Planprovning
781 89 Borlänge

Angående förslag till arbetsplan för Haningeleden 1

Detta yttrande har utformats i samråd med Naturskyddsföreningen i Huddinge.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen anser att förslaget till arbetsplan för Haningeleden 1 i den föreslagna utformningen strider mot väglagen 3§a, miljöbalken 1 kap. 1 §, 2 kap. 3 § samt 3 kap. 6 §, och att det således inte finns utrymme för Trafikverket att fastställa planen.

För detta talar dessutom att huvuddelen av det underlag Trafikverket redovisar, inklusive miljökonsekvensbeskrivningen, inte uppfyller de krav som ställs i nuvarande miljöbalk. Dels är underlaget framtaget med utgångspunkt från de mildare generella krav som gällde enligt dåvarande naturresurslagen och motsvarar således vare sig när det gäller sakunderlaget eller beträffande lämplighetsbedömningen kraven i nuvarande miljöbalk, dels baseras bedömningarna i huvudsak på ett helt annat objekt än det aktuella med bl a betydligt lägre trafikvolym än den väg man nu avser att bygga.

I Trafikverkets underlag visas entydigt att om vägen skulle få så stora trafikvolym som man räknar med – upp till 40 000 fordon per dygn 2030 – så är den föreslagna 2+1-lösningen inte tillräcklig och trovärdig, utan vägen måste redan från början eller i ett senare skede utvidgas till en 2+2-väg. Därmed skulle den utbyggnad av Södertörnsleden som planeras (Haningeleden 1 + Botkyrkaleden) sammantaget få en så lång fyrfilig sträckning att projektet måste prövas av regeringen enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st. Även av denna anledning saknas utrymme för Trafikverket att fastställa den redovisade planen.

Om Haningeleden 1 byggs bör den inte dras genom Flemingsbergsskogens naturreservat, istället bör i första hand nuvarande vägdragning förbättras.

Byggs leden i den föreslagna dragningen måste huvuddelen av sträckningen läggas i tunnel så att intrånget i Flemingsbergsskogens naturreservat begränsas så att projektet inte strider mot lagstiftningen. När järnvägen skulle rätas och dras genom samma riksintresse som nu är aktuellt, fann man att detta endast var tillåtet om järnvägen lades i tunnel. Störningen från Haningeleden 1 bedöms bli minst lika kraftig som för järnvägsdragningen varför samma bedömning som gjordes för järnvägen rimligen måste göras även i detta fall. Med den kraftigt ökade trafik man nu utgår från är tidigare invändningar mot en tunnellsömsning inte längre relevanta.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post Hemsida
Tel: 08-644 52 70 www.stockholm.naturskyddsforeningen.se
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 - 31 38

Mycket stora intrång

Alla berörda, inklusive Vägverket/Trafikverket, är ense om att Haningeleden 1, i det utförande som föreslås, kommer att innebära mycket stora negativa effekter på Flemingsbergsskogens naturreservat och området Ågesta-Lida, riksintresse för friluftslivet. Till de värsta effekterna hör en kraftig, ny barriär för djur och människor, en ny mycket omfattande bullerstörning i ett av de tystaste större områdena i Stockholmstrakten, samt en mycket kraftigt ökad störning eller direkt utplåning av livsmiljöer för rödlistade eller känsliga arter som järpe, tjäder, ullticka, veckticka, kandelabersvamp och vit vedfingersvamp. I det nya utökade projekt som nu planeras blir givetvis effekterna ännu större.

Redan för det tidigare, mindre projektet beskrevs effekterna av länsstyrelsen på följande sätt i ett yttrande 1994-02-08:

"Trots alla åtgärder som gjorts för att minska barriäreffekten och anpassa leden till landskapet kommer leden att innebära ett stort ingrepp i det nu orörda området. Vägen delar upp området och bryter kontakten mellan de mera höglänta delarna av området och strandområdet längs Orlången. Området kommer inte att ha kvar sin speciella karaktär av orördhet. Detta innebär att en av värdekärnorna inom det samlade riksintresseområdet spolieras. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att det intrång som leden medför kommer att bli så stort att det påtagligt skadar riksintresset för friluftsliv."

I samband med att länsstyrelsen 2002-12-19 tillstyrkte den då aktuella arbetsplanen konstaterade myndigheten:

"Området ger ett märkligt vilt intryck, främst genom förekomsten av stora mossar av "Norrlandskaraktär". Ner mot sjön Orlången och Flemingsbergsviken finns uppodlade dalgångar som vid Stensättra. Stränderna längs Kvarnsjön, som avgränsar området i söder har begränsad tillgänglighet på grund av fritidsbebyggelse, medan Flemingsbergsvikens sydvästra strand är tillgänglig utefter nästan hela sin längd.

Härutöver är området där leden passerar av stor betydelse som närrekreationsområde för bostadsområdet i Visättra. Enligt 2 kap. 6§ i naturresurslagen (NRL) ska behovet av områden för friluftslivet i närheten av tätorter särskilt beaktas. Odlingslandskapet vid Stensättra har kulturvärden som är av stort intresse även för friluftslivet. Det ingår också som en del i riksintresset för friluftsliv."¹

Dessa formuleringar ska, som nämnts, bedömas mot bakgrund av att den trafikanläggning som nu planeras i alla avseenden är betydligt större än den länsstyrelsen uttalade sig om 1994 och 2002.

Prövning enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st.

I ett av de underlag som remitterats konstaterar Trafikverket: "Prognosen för Haningeleden 1 är ÅDT 25 000 fordon år 2030. Vägtypen som klarar den trafiken är en 2+2 väg enligt VGU."² Den prognos om ÅDT 25 000 fordon för år 2030 som förslaget till arbetsplan bygger på, förutsätter emellertid dels att Förbifart Stockholm inte byggts, dels att trafikökningen i regionen avstannar. I de underlag för Haningeleden 1 som Trafikverket i andra sammanhang utgår från liksom i Huddinge kommuns planering beräknas trafiken 2030 på Haningeleden 1 istället uppgå till 35–40 000 fordon per dygn. I rusningstid väntas trafiken i ena riktningen uppgå till 1600 fordon per timme, dvs nära den nivå på 1800 fordon per timme vid vilken Trafikverket bedömer att framkomligheten på 2+1-vägar snabbt försämras på grund av köbildning.

Om den stora trafikökning Trafikverkets planering baseras på också inträffar, måste det bedömas som mycket osannolikt att en 2+1-lösning för Haningeleden 1 i längden kommer att räcka. Det man planerar är därför, i realiteten, en väg som så småningom ska byggas i 2+2-utförande och det är, enligt vår uppfattning, självklart att hela den nya delen av Södertörnsleden, dvs både Haningeleden 1, Botkyrkaleden och Masmolänken, måste bedömas och prövas med denna utgångspunkt.

¹ Det bör dessutom påpekas att den handläggande tjänstemannen vid länsstyrelsen ansåg att planen stred mot lagstiftningen och anmälde avvikande mening mot godkännandet av planen.

² ÅDT = Årsdygnstrafik. VGU = Vägar och gators Utformning, Trafikverkets handbok

Det enda vägande skäl Trafikverket kan ha för att i nuläget *inte* redovisa detta är att om man skulle planera en 2+2-lösning längs hela sträckan Masmo-Gladö skulle det krävas en särskild tillåtlighetsprövning av regeringen enligt miljöbalken 17 kap. 1 §, 2 st., en process som givetvis skulle kunna försena byggstarten. Icke desto mindre ingår den redovisade planen för Haningeleden 1 i ett nytt, större vägprojekt som omfattas av prövningskravet: ”*motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst tio kilometer*”.

Den redovisade planen kan således inte fastställas med mindre än att regeringen dess förr innan beslutat ge projektet tillåtlighet enligt miljöbalken. Ett beslut av Trafikverket att fastställa den aktuella arbetsplanen skulle mot denna bakgrund, enligt Naturskyddsföreningens uppfattning, inte vara giltigt. Om Trafikverket är angeläget om att så snart som möjligt genomföra de återstående delarna av Södertörnsleden, bör man därför så snart som möjligt lämna in en ansökan till regeringen om tillåtlighet för hela den nya sträckningen av Södertörnsleden Masmo-Gladö Kvarn.

Strider mot RUFSS 2010

Man kan konstatera att de totala trafikvolymerna för 2030 som Trafikverkets planering av Haningeleden 1 bygger på, ligger långt över de nivåer som den nyligen antagna regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010 baseras på och är oförenliga med RUFSS mål att mellan 2005 och 2030 minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent.

Utgå från 0,5-alternativet, i andra hand tunnel

Om man tar RUFSS på allvar bör utgångspunkten för vägplaneringen i området vara att nuvarande vägdragning utvecklas enligt det s k 0,5-alternativet. I andra hand bör planeringen inriktas på att i huvudsak tunnelförlägga vägen vid dess passage genom riksintresset för naturvård och friluftsliv så att de annars mycket omfattande skadorna på natur- och friluftsvärdena kan reduceras till acceptabla nivåer.

Naturskyddsföreningen anser att den föreslagna dimensioneringen av vägsträckningen inte är trovärdig. I underlagsmaterialet förutses, som nämnts, trafikvolymerna per dygn på 35-40 000 fordon, i rusningstid 1600 fordon per timme i vägens ena riktning. Med trafikvolymerna på dessa radikalt högre nivåer än vad som den tidigare hanteringen utgått från förändras på flera sätt förutsättningarna för planeringen. Med betydligt större trafikvolymerna ökar intrångseffekter och annan miljöstörning samtidigt som den samhällsekonomiska nyttan i form av restidsvinster ökar dramatiskt. Mot denna bakgrund anser Naturskyddsföreningen att man för Haningeleden 1 måste ställa krav som när den nya järnvägstunneln för knappt 20 år sedan skulle dras genom riksintresset Ågesta-Lida: ”*Under förutsättning att järnvägsspåret i väsentliga delar dras i tunnel behålls det funktionella sambandet för friluftslivet och därmed förhindras inte järnvägssträckningen av riksintresset för friluftsliv.*”³³

Synen på denna typ av intrång har inte blivit mera tillåtande sedan järnvägstunneln prövades, det potentiella intrånget inte mindre, de samhällsekonomiska förutsättningarna inte mindre tvingande än när järnvägstunneln godkändes.

Mårten Wallberg, ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För kännedom:
Huddinge kommun
Miljödepartementet
Näringsdepartementet
Naturvårdsverket
Regionplanekontoret

³³ http://www.ab.lst.se/upload/dokument/natur_och_friluftsliv/FRO/FRO01008.pdf